VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 120)**

z dnia 14 maja 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 120)

14 maja 2019 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Zaremby (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, oraz poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A., Stoczni Szczecińskiej Sp. z o.o., PGZ Stoczni Wojennej Sp. z o. o., Stoczni Remontowej Nauta S.A. oraz Stoczni Gdańsk S.A.

W posiedzeniu udział wzięli: **Wojciech Skurkiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Marcin Izdebski** zastępca dyrektora Departamentu Skarbu Państwa w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, **Adam Kończak** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Adam Stolarz** dyrektor zarządzający Agencji Rozwoju Przemysłu, **Ryszard Haczek** członek zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych, **Paweł Brzezicki** prezes zarządu Funduszu Rozwoju Spółek S.A., zarządca komisaryczny Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. wraz ze współpracownikami, **Sebastian Chwałek** wiceprezes zarządu Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A. wraz ze współpracownikami, **Artur Trzeciakowski** prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A., **Wojciech Peret** prezes zarządu Stoczni Gdańskiej S.A. wraz ze współpracownikami, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej, **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Wolnych Związków Zawodowych Pracowników Gospodarki Morskiej w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A., **Krzysztof Żmuda** zastępca przewodniczącego Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Roman Kuzimski** zastępca przewodniczącego Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność", **Karol Guzikiewicz** wiceprzewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Stoczni Gdańsk S.A., **Aneta Stawicka** przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. wraz ze współpracownikami, **Edmund Ruszkowski** przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" przy Stoczni Remontowej Nauta S.A., **Kazimierz Sikora** członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Witam państwa. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam państwa posłów oraz gości, witam panów ministrów Wojciecha Skurkiewicza, Pawła Szrota i Grzegorza Witkowskiego.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat sytuacji w PGZ Stoczni Wojennej Sp. z o. o., Stoczni Remontowej Nauta S.A., Stoczni Gdańsk S.A., Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. oraz Stoczni Szczecińskiej Sp. z o.o. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

A zatem przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Na początku poproszę o zabranie głosu wiceministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, pana Grzegorza Witkowskiego. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, panie przewodniczący, minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wykonuje prawa z akcji w spółce Fundusz Rozwoju Spółek. Na podstawie umowy zawartej pomiędzy MARS Funduszem Inwestycyjnym Zamkniętym a Funduszem Rozwoju Spółek w grudniu ubiegłego roku nastąpiło przeniesienie akcji spółki Morska Stocznia Remontowa Gryfia oraz spółki Stocznia Szczecińska na rzecz Funduszu Rozwoju Spółek. W związku z powyższą transakcją od grudnia ubiegłego roku Fundusz Rozwoju Spółek jest większościowym akcjonariuszem Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Pozostałe akcje należą do MARS Funduszu Inwestycyjnego Zamkniętego oraz pracowników spółki. Fundusz Rozwoju Spółek jest też 100-procentowym właścicielem udziałów w Stoczni Szczecińskiej.

Szanowni państwo, spółka Morska Stocznia Remontowa Gryfia finalizuje transakcje pozyskiwania finansowania od instytucji finansowo-bankowych na realizację kontraktów długoterminowych. Konkretnie jest to budowa lodołamaczy dla Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku oraz remont jednostki ORP Lublin dla Komendy Portu Wojennego w Świnoujściu. Spółka ma możliwość wystawiania gwarancji ubezpieczeniowych kontraktowych w ramach ustalonego przez PZU S.A. limitu zaangażowania.

W 2019 roku spółka planuje uzyskać przychody z tytułu realizacji cywilnych projektów remontowych, realizacji nowych budów lodołamaczy oraz produkcji specjalnej na rzez Marynarki Wojennej. Udział sprzedaży związanej ze stałymi klientami spółki jest planowany na poziomie 80%. Pozostała sprzedaż jest związana z klientami jednorazowymi. Jest pięć umów ramowych, na podstawie których w bieżącym roku zostanie zrealizowanych 40 projektów. Spółka pozyskała remont promu „Gryf”. Rozpoczęcie prac planowane jest pod koniec czerwca bieżącego roku. Finalizowany jest kontrakt na remont promu „Galileusz”. Tutaj rozpoczęcie prac jest planowane na początek lipca. Negocjowany jest kontrakt na remont kolejnego promu. Rozpoczęcie prac planowane jest na sierpień. W ramach remontu statków spółka otrzymuje zlecenia na montaż systemów obróbki wód balastowych. Systemy te zostały zamontowane na dwóch statkach, których przekazanie armatorom planowane jest na czerwiec i sierpień bieżącego roku. Obecnie obserwuje się zwiększone zainteresowanie armatorów przeprowadzeniem remontów statków. Znacząco zwiększyła się liczba zapytań ofertowych.

Na początku kwietnia bieżącego roku położono stępkę pod budowę prototypowego lodołamacza czołowego. Położenie stępki na kolejny lodołamacz planowane jest na koniec tego miesiąca. Sukcesywnie podpisywane są umowy na dostawę wyposażenia dla dwóch jednostek prototypowych. Kontynuowane są również prace projektowe nad wykonaniem dokumentacji projektowej dla promu ro-pax. W kwietniu 2019 roku rozpoczęły się badania modelowe w Centrum Techniki Okrętowej. Zakończono również pierwszy etap realizacji projektu Lublin. Drugi etap realizacji wyposażenia i remontów jest realizowany w Szczecinie.

Jeżeli chodzi o spółkę Stocznia Szczecińska, w październiku 2018 roku Krajowy Rejestr Sądowy skutecznie zarejestrował zmianę nazwy. Spółka osiąga dobre wyniki finansowe. Posiada trwałą rentowność, nie posiada kredytów i pożyczek. W roku 2019 stocznia planuje skokowy wzrost przychodów związany z realizacją pozyskanego kontraktu dotyczącego produkcji okrętowej. W czerwcu 2018 roku stocznia uzyskała gotowość technologiczną do budowy dużych statków. W maju 2018 stocznia podpisała dwa kontrakty z armatorem niemieckim, których przedmiotem jest budowa uniwersalnych masowców, tzw. coasterów z opcją wykonania 18. dalszych jednostek.

Stocznia Szczecińska posiada aktywa produkcyjne, których podstawowymi składnikami są obiekty charakterystyczne dla branży stoczniowej i offshore, czyli hale, pochylnie, nabrzeża, magazyny, place prefabrykacyjne i składowe oraz urządzenia dźwigowe. Majątek jest wolny od obciążeń. Działając w unikalnej strukturze technologicznej

stoczni, spółka odtworzyła i przywróciła do sprawności pełen łańcuch technologiczny budowy statków, zaczynając od procesu obróbki blach, poprzez prefabrykację, czyszczenie i malowanie sekcji, montaż sekcji i bloków, wodowanie kadłuba oraz wyposażenie jednostek przy nabrzeżu. Stocznia dysponuje wyremontowaną i udźwigowioną infrastrukturą o łącznym całkowitym udźwigu 4600 ton.

Podstawowe inwestycje w stoczni to kompleksowa modernizacja systemu automatyki i sterowania Centrum Wstępnej Obróbki Stali, odtworzenie i modernizacja automatyki i sterowania Ośrodka Czyszczenia i Malowania, budowa i uruchomienie nowoczesnej, wydajnej sprężarkowni dla Ośrodka Czyszczenia i Malowania, realizacja dostawy samobieżnego wielkokołowego transportera stoczniowego o nośności ponad 400 ton do przewozu sekcji i bloków statków, kompleksowa modernizacja sieci gazowej, elektroenergetycznej, wodnej i grzewczej.

Szczegóły państwo posłowie otrzymaliście w korespondencji z naszego ministerstwa. Dodam jeszcze tylko, że Stoczni Szczecińskiej nadano NATO-wski Kod Podmiotu Gospodarki Narodowej, który upoważnia ją do realizowania projektów wspólnie z naszymi partnerami z NATO. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Przepraszam bardzo za spóźnienie, ale jestem również członkiem innej komisji. Musiałam zadać pytanie. Wywiązała się dyskusja. Przepraszam bardzo.

Dziękuję, panie ministrze. W związku z tym, że posiedzenia komisji odbywają się równolegle, w tej chwili poproszę przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej. Wiem, że pan minister Skurkiewicz kogoś wyznaczył, żeby wypowiedział się w jego imieniu. Czy to się zgadza? A więc bardzo proszę zabrać głos.

Naczelnik Wydziału Nadzoru Właścicielskiego w Departamencie Polityki Zbrojeniowej Ministerstwa Obrony Narodowej Aleksandra Rotnicka:

Dzień dobry państwu. Aleksandra Rotnicka, naczelnik Wydziału Nadzoru Właścicielskiego w Departamencie Polityki Zbrojeniowej Ministerstwa Obrony Narodowej. Szanowna Komisjo, szanowna pani przewodnicząca, proszę państwa, chciałabym na wstępie przypomnieć, że spółki Stocznia Remontowa Nauta S.A. oraz PGZ Stocznia Wojenna sp. z o.o. wchodzą w skład Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Stocznia Wojenna jest spółką, w której 100% udziałów posiada bezpośrednio Polska Grupa Zbrojeniowa. Natomiast Stocznia Remontowa Nauta jest własnością MARS Funduszu Inwestycyjnego Zamkniętego. Polska Grupa Zbrojeniowa posiada ponad 96% certyfikatów.

Uwzględniając strukturę właścicielską oraz wynikające z niej obowiązki nadzoru w podmiotach, Ministerstwo Obrony Narodowej pozostaje przede wszystkim we współpracy z Polską Grupą Zbrojeniową w zakresie bieżącej sytuacji stoczni oraz jej dalszego funkcjonowania. Dlatego pozwolę sobie przekazać głos wiceprezesowi Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A., panu Sebastianowi Chwałkowi.

Wiceprezes zarządu Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A. Sebastian Chwałek:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, Polska Grupa Zbrojeniowa, jak zostało to przed chwilą wspomniane, w szeroko rozumianym zasobie dysponuje, po pierwsze, PGZ Stocznią Wojenną sp. z o.o. Jest to podmiot, który od 2016 roku jest realizatorem celu, jakim jest zwiększenie potencjału w zakresie zdolności produkcyjnych i remontowych Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A. oraz spółek zależnych w celu utrzymania potencjału krajowego przemysłu obronnego, jak też w zakresie realizacji zadań modernizacji technicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w odniesieniu do programów morskich. Instrumentem realizacji tego celu było uzyskanie wsparcia w wysokości 300 000 tys. zł przez Polską Grupę Zbrojeniową S.A. w celu zakupu od syndyka oraz modernizacji przedsiębiorstwa, upadłej Stoczni Marynarki Wojennej S.A.

Przypomnę, że w ramach realizacji tego celu Polska Grupa Zbrojeniowa S.A. utworzyła wówczas spółkę celową, PGZ Stocznię Wojenną sp. z o.o. Po zakupie przedsiębiorstwa pod koniec 2017 roku i z początkiem 2018 roku, po wejściu do przedsiębiorstwa PGZ Stocznia Wojenna rozpoczęła kolejne działania, modernizację przedsiębiorstwa. Jeżeli chodzi o pozyskanie, bytność, istnienie Stoczni Wojennej w Polskiej Grupy Zbrojeniowej, jest to dosyć młody podmiot, można powiedzieć, zbudowany na części upadłego

przedsiębiorstwa. Co za tym idzie, grupa przejęła również pewnego rodzaju problemy, z którymi borykała się upadła Stocznia Marynarki Wojennej.

Pośrednio w zasobie Polskiej Grupy Zbrojeniowej jest oczywiście wspomniana Stocznia Remontowa Nauta S.A., podmiot zależny MARS Funduszu Inwestycyjnego Zamkniętego, którego Polska Grupa Zbrojeniowa jest głównym certyfikariuszem. Ponadto fundusz jest zarządzany przez MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych S.A., spółkę zależną od Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A.

Zarówno Stocznia Wojenna, jak i Stocznia Remontowa Nauta prowadzą działalność w bezpośrednim sąsiedztwie, kooperują w zakresie realizacji projektów o statusie zarówno cywilnym, jak i wojskowym. Zarówno jedna, jak i druga stocznia borykały się i częściowo borykają się z różnego rodzaju problemami, które wynikają z lat wcześniejszych, związanymi z dosyć złą koniunkturą na rynku stoczniowym, niewystarczającą liczbą zamówień, jak również rozbudowanym parkiem, który wymagał dużych inwestycji i kosztów utrzymania.

Zarówno Stocznia Wojenna, jak i Stocznia Remontowa Nauta uczestniczą w Programie Modernizacji Sił Zbrojnych, jak również działalności remontowej na rzecz Ministerstwa Obrony Narodowej, na rzecz Marynarki Wojennej. W tej chwili Stocznia Wojenna w ramach swojej działalności, jeżeli chodzi o główne realizowane projekty, prowadzi remont ORP „Ślązak", ORP „Piast", ORP „Śniardwy". Od połowy marca tego roku w doku, a właściwie w tej chwili już nie w doku, tylko na placu stoi ORP „Czernicki". W przeciągu najbliższych dwóch tygodni planowana jest finalizacja negocjacji i podpisanie umów na remont kolejnych dwóch jednostek należących do Marynarki Wojennej, czyli ORP Arctowski i ORP Kościuszko. Te dwa okręty prawdopodobnie jeszcze w połowie roku wejdą do stoczni na remonty główne i dokowe.

Stocznia Remontowa Nauta ma problem głównie z zakresem działalności w ramach nowych budów. Była to inwestycja, która zakładała rozwój, rozszerzenie działalności stoczni remontowej, jak sama nazwa wskazuje, przygotowanej w zasadzie do remontów. Pomysł sprzed wielu lat rozwinięcia tejże działalności doprowadził do niekorzystnych kontraktów na budowy nowych okrętów. Konsekwencje z ostatnich lat mamy odczuwalne również w dniu dzisiejszym. Zobowiązania sprzed kilku lat cały czas stanowią pewnego rodzaju balast w funkcjonowaniu Stoczni Remontowej Nauta.

Polska Grupa Zbrojeniowa wspiera w działalności zarówno Stocznię Wojenną, jak i Stocznię Remontową Nauta. Przykładem tego jest oczywiście uruchomienie instrumentów dłużnych i poręczeniowych wspierających działalność operacyjną obu podmiotów. Zarówno pożyczki jak i gwarancje dla stoczni wynoszą w tym momencie 26 500 tys. zł. Kredyty i poręczenia zostały udzielone w wysokości 143 000 tys. zł.

Informacji dotyczących szczegółów mogą udzielać będący wraz ze mną prezesi obu spółek. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Kiedy przyjdzie pan minister Szrot, który jest na posiedzeniu Komisji Finansów Publicznych, oddamy mu głos, chyba że ktoś również jest upoważniony. W takim razie bardzo proszę. Rozumiem, że pan prezes już skończył swoją wypowiedź. Czy tak?

Wiceprezes zarządu Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A. Sebastian Chwałek:

Jeżeli jest potrzeba, oczywiście możemy ją rozszerzyć. Ewentualnie będzie to wynikało z dyskusji.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze. Czy ktoś chce się wypowiedzieć w imieniu pana ministra Szrota, póki pan minister nie przyjdzie? Jest na posiedzeniu Komisji Finansów Publicznych. Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Zastępca dyrektora Departamentu Skarbu Państwa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Marcin Izdebski:

Dzień dobry. Marcin Izdebski. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, w imieniu pana ministra Szrota pozwolę sobie przedstawić krótką informację na temat Stoczni Gdań-

skiej. Stocznia Gdańska razem z GSG Towers zostały zakupione przez Agencję Rozwoju Przemysłu w lipcu 2018 roku. Zakup odbył się za pośrednictwem podmiotu zależnego agencji, SPV Operator, podmiotu dedykowanego do wsparcia i rozwoju podmiotów działających w branży stoczniowej i w sektorze energetyki wiatrowej.

Kiedy stocznia została zakupiona, jej sytuacja finansowa była dosyć trudna, czego efekty do tej pory... Przy wsparciu Agencji Rozwoju Przemysłu stocznia przeprowadza procesy restrukturyzacyjne. Na chwilę przejęcia poziom zakontraktowania nowych zleceń był dosyć niski, co w drugiej połowie 2018 roku spowodowało trudną sytuację finansową Stoczni Gdańskiej oraz GSG Towers. Po dokonaniu transakcji odkupienia stoczni zidentyfikowano utratę części zdolności do produkcji złożonych produktów, takich jak statki czy inne jednostki pływające. W chwili obecnej nie zostały jeszcze sporządzone sprawozdania finansowe obydwu podmiotów, ale niestety, będą one wykazywały straty.

Od marca 2019 roku obie spółki, Stocznia Gdańska i GSG Towers są wspólnie zarządzane przez spółkę Baltic Operator, która została specjalnie założona w celu wsparcia procesu restrukturyzacji i dokapitalizowania przez Agencję Rozwoju Przemysłu. We wszystkich podmiotach funkcjonuje ten sam zarząd. Jest z nami pan prezes Wojciech Peret.

Po trudnym roku 2018 związanym z sytuacją, jaką Agencja Rozwoju Przemysłu zastała w momencie przejęcia spółki, częściowej dekapitalizacji majątku, niskiego portfela zamówień, sytuacja trwale, stopniowo się poprawia, ponieważ udało się pozyskać wiele nowych zamówień między innymi od firm Konecranes, Siemens Gamesa, Aker, Ulstein Verft czy Meyer Werft. Spółka prowadzi także kolejne zaawansowane rozmowy z nowymi partnerami biznesowymi w zakresie produkcji gotowych i w pełni wyposażonych statków rybackich oraz holowników portowych.

W związku ze zwiększającym się poziomem zamówień spółki planują przeniesienie części produkcji na zrewitalizowane przez Pomorską Specjalną Strefę Ekonomiczną tereny Wyspy Ostrów, czyli tereny przylegające bezpośrednio do hali zajmowanej przez Stocznię Gdańską. W połowie marca Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna oraz Baltic Operator podpisały porozumienie dotyczące dzierżawy płyty montażowej wybudowanej przez Pomorską Specjalną Strefę Ekonomiczną o powierzchni około 10 tys. metrów kwadratowych oraz części nawy hali C o powierzchni 3700 metrów kwadratowych. Jest to bardzo ważna informacja pod kątem rozwoju relacji ze stroną społeczną. Ponieważ w obydwu spółkach funkcjonowały inne układy zbiorowe. W kwietniu zarządowi Stoczni Gdańskiej oraz GSG Towers w wyniku prowadzonych rokowań ze stroną społeczną udało się zawrzeć jednolite układy zbiorowe pracy w obydwu spółkach. Co jest ważne podkreślenia, w rokowaniach tych brały udział wszystkie związki zawodowe działające w obydwu firmach.

Obecnie nowy zarząd przygotował plan wieloletni obejmujący Stocznię Gdańską, GSG Towers oraz Baltic Operator. Strategia zakłada przede wszystkim analizę potencjału rynkowego oraz nakładów inwestycyjnych koniecznych do pozyskiwania nowych bardziej skomplikowanych zleceń. W zakresie rozwoju produktów planowany jest z jednej strony powrót do produkcji statków, z drugiej strony rozwój produkcji wież wiatrowych lądowych i morskich, które ze względu na zwiększające się moce turbin też muszą być odpowiednio skalowane. Warte podkreślenia jest, że uwzględniając tendencje rynkowe, zmiany, które zachodzą, spółka kładzie szczególny nacisk na rozwój bardziej nowoczesnych i skomplikowanych produktów, takich jak wycieczkowce, statki rybackie, statki techniczne, holowniki, pogłębiarki, statki serwisowe dla farm wiatrowych.

Jeżeli będą jakieś dodatkowe pytania ze strony państwa posłów, będziemy udzielali odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Dziękuję bardzo za zabranie głosu. Teraz otwieram dyskusję. Kto z państwa parlamentarzystów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam jedną prośbę. Proszę mówić bliżej mikrofonu. Pomimo że sala jest duża i jest dobre nagłośnienie, nie zawsze państwa słychać.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Chciałbym zapytać obecnych tutaj panów ministrów o skalę pomocy publicznej udzielonej polskim stoczniom w minionym roku. Ile tej pomocy łącznie było? W jakim stopniu stocznie, których sytuację omawiamy dzisiaj, są beneficjentami owej pomocy?

Chciałbym także zapytać i poprosić o ocenę procesu prywatyzacji Stoczni Gdańsk. Jak państwo to oceniacie z dzisiejszej perspektywy? Domyślam się, mam nadzieję, że tak będzie, że informacja o kwocie, za którą od ukraińskiego inwestora odkupiono, ogólnie rzecz nazywając, Stocznię Gdańsk, zostanie ujawniona i dowiemy się także czegoś na temat biznesplanu, na temat tego, w jakim czasie Agencja Rozwoju Przemysłu i podmioty od niej zależne oczekują zwrotu z tej inwestycji. Rozumiem, że jakieś kalkulacje były czynione.

Chciałbym się także dowiedzieć, jak doszło do tak daleko idącej dewastacji Stoczni Gdańsk, że jak sami państwo piszecie, straciła ona zdolność do budowania statków. Obraz, który wyłania się z tego bardzo skąpego materiału, jest obrazem dosyć ponurym. Może tyle na początek.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Obrycki i pan poseł Marchewka. Bardzo proszę.

Poseł Norbert Obrycki (PO-KO):

Ja również chciałbym zadać pytanie dotyczące zakresu pomocy publicznej, ale w stosunku do Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Chciałbym zapytać, czy prawdą jest, że w 2018 roku zwiększono dotację z Ministerstwa Obrony Narodowej do kwoty około 11 000 tys. zł z wcześniejszego poziomu wynoszącego 1500–2000 tys. zł. Oczywiście miałoby to wpływ na wynik spółki.

Moje drugie pytanie również dotyczy tej stoczni. Jeżeli to możliwe, chciałbym poznać poziom zobowiązań długoterminowych w postaci kredytów i pożyczek, jakie ciążą na stoczni, ponieważ w punkcie dotyczącym zagadnień finansowych mamy informację, że spółka finalizuje transakcje pozyskania finansowania od instytucji finansowo-bankowych na realizację kontraktów długoterminowych. W pkt 10 tabeli obejmującej podstawowe dane ekonomiczno-finansowe mamy wskaźnik zadłużenia na poziomie przewyższającym 69%. Z tego, co wiem, zadłużenie przy poziomie 67% traktowane jest przez instytucje finansowe jako nadmierne ryzyko kredytowe. Czy w związku z tym planowane są jakieś dodatkowe zabezpieczenia, poręczenia ze strony Skarbu Państwa albo jakaś dodatkowa pomoc publiczna? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO-KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Moje pytania również dotyczą kwestii związanych z funkcjonowaniem Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Chciałbym zapytać przedstawicieli spółki i właściciela, na jakim etapie jest budowa promu, która rozpoczęła się prawie dwa lata temu od symbolicznego położenia stępki? Co na przestrzeni dwóch lat się zmieniło? Na jakim etapie jest budowa promu, który stocznia ma realizować?

I druga sprawa. Korzystając z obecności strony społecznej Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, chciałbym powiedzieć, że strona społeczna wielokrotnie zwracała się również do ministra z pytaniami dotyczącymi przyszłości stoczni między innymi w kontekście jej funkcjonowania jako jeden podmiot składający się z zakładów w Szczecinie i Świnoujściu. Pytała, czy są plany dotyczące ewentualnego rozłączenia tego podmiotu. Chciałbym zapytać pana ministra i właściciela, jakie są plany dotyczące przyszłości tego zakładu w kontekście funkcjonowania w dwóch miejscach, w dwóch miastach. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Proszę o odpowiedź. W zależności od tego, do kogo były kierowane pytania, bardzo proszę się zgłaszać. Kto z państwa chciałby odpowiedzieć na pytania państwa parlamentarzystów jako pierwszy?

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO-KO):

Pan minister.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, bardzo proszę. Pan minister.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o 2018 rok i pomoc publiczną, o którą pan pytał, to jest to pytanie do Polskiej Grupy Zbrojeniowej, która wtedy była właścicielem. Fundusz MARS był właścicielem tych wszystkich podmiotów.

Jeżeli chodzi o stopień kredytów i biznesplan, bardzo proszę o odpowiedź pana prezesa Trzeciakowskiego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, przekazuję panu głos.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Artur Trzeciakowski:

Informacja zawarta w materiale na temat pozyskiwania finansowania to informacja dotycząca pozyskiwania finansowania długoterminowego na dwa projekty realizowane przez stocznię. Są to projekty dotyczące lodołamaczy oraz jednostki Lublin. Nic mi nie wiadomo, żeby było to objęte pomocą publiczną. Według mojej wiedzy, jest to finansowane na zasadach komercyjnych.

Jeżeli chodzi o projekt ro-pax, o który także było pytanie, na dzień dzisiejszy sytuacja wygląda w sposób następujący. W tym roku – mówię to z pełną świadomością – fizycznie rozpoczną się prace przy budowie promu ro-pax. Bez względu na to, czy będzie to realizowane według jednego czy według drugiego projektu, o których w tej chwili rozmawiamy, będzie to wykonane w tym roku.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Obrycki. Bardzo proszę.

Poseł Norbert Obrycki (PO-KO):

Pani przewodnicząca, mamy na sali przedstawiciela Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Obrony Narodowej. Nie uzyskałem odpowiedzi na pytanie o dotacje ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę o odpowiedź.

Naczelnik wydziału MON Aleksandra Rotnicka:

Czy byłaby możliwość udzielenia odpowiedzi pisemnej w późniejszym terminie?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Oczywiście jest taka możliwość.

Naczelnik wydziału MON Aleksandra Rotnicka:

To proszę o taką możliwość.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze. Będziemy czekać. Przekażemy panu posłowi. Bardzo proszę złożyć taką informację do sekretariatu Komisji.

Pan poseł Zaremba ma pytanie.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Mam pytanie do strony rządowej, do pana ministra, czy mógłby przypomnieć, jakimi danymi dysponuje Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, jeżeli chodzi o poziom dotacji w latach 2008–2010 ze strony rządu niemieckiego oraz landów niemieckich dla stoczni niemieckich. Pytanie jest nie bez kozery, ponieważ państwa zainteresowanie tzw. pomocą publiczną, której de facto nie ma, mocno idzie w sukurs pytaniom, które zgłasza strona fińska czy strona niemiecka do Komisji Europejskiej. Tutaj znowu trzeba by było postawić pytanie: W czyim interesie zadajecie państwo te pytania, dlatego że na pewno nie w interesie polskiego przemysłu stoczniowego?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Aziewicz. Bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Pani przewodnicząca, panie wiceprzewodniczący, Wysoka Komisjo, panu posłowi Zarembie chciałbym powiedzieć, ponieważ pan poseł wyraźnie tego nie wie, podobnie jak nie wiedzą przedstawiciele rządu, jakiej wielkości pomoc publiczna była udzielona polskim stoczniom w minionym roku, ponieważ nikt z państwa nie udzielił odpowiedzi na dosyć proste pytanie, że polski rząd w oparciu o podległy premierowi Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów przygotowuje roczne raporty o pomocy publicznej. Tam są te informacje. Jeżeli tym razem podejrzewa mnie pan o fińską agenturę, przedstawiciele państwa fińskiego bez problemu w Internecie znajdą informacje, których na tej sali nie posiadają osoby, które przyszły, żeby informować nas o sytuacji przemysłu stoczniowego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO-KO):

Dziękuję. Mam jeszcze pytanie do prezesa Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Panie prezesie, użył pan stwierdzenia, że prace mają się rozpocząć jeszcze w tym roku niezależnie, czy będzie to jeden projekt czy drugi. Chciałbym zapytać, co miał pan na myśli mówiąc „jeden projekt czy drugi". Chciałbym poprosić o rozwinięcie tego wątku i przypomnieć drugą część mojego pytania dotyczącą przyszłości funkcjonowania zakładu w dwóch miastach. Jaka będzie struktura właścicielska? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie, o odpowiedź.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Artur Trzeciakowski:

Ponieważ projekt budowy promu jest niesamowicie istotny dla aglomeracji szczecińskiej, oprócz realizowanego cały czas przedsięwzięcia, które fizycznie trwa – nikt nie odłożył go na półkę, prace związane z realizacją projektu technicznego cały czas trwają, co miesiąc zgodnie z harmonogramem spływa kolejna część dokumentacji – ze względu na zainteresowanie innego armatora stocznia dokonała rozpoznania możliwości zakupu projektu. Według naszej wiedzy istnieje możliwość zakupu projektu, który również umożliwi prace w tym roku. O tym mówiłem, mówiąc o jednym lub drugim projekcie. W zależności od armatora będzie to jeden albo drugi projekt.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Czy państwo parlamentarzyści mają jeszcze pytania? Bardzo proszę, pan poseł Borowczak.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO-KO):

Jest jeszcze druga część mojego pytania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Rozumiem, że pan poseł Marchewka jest nieusatysfakcjonowany i mówi o drugiej części swojego pytania. Czy tak?

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO-KO):

Tak.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan prezes.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Artur Trzeciakowski:

Nie czuję się kompetentny, żeby oceniać...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Można odpowiedzieć pisemnie bądź odpowiedzieć teraz, ale nie ma chętnych.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Artur Trzeciakowski:

Druga część pytania dotyczyła lokalizacji w Świnoujściu i możliwości rozdzielenia.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Lokalizacji w dwóch miejscach.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Artur Trzeciakowski:

To nie jest pytanie do zarządu. Zarząd zarządza, ale nie jest właścicielem stoczni.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Najwyraźniej nie ma takiego projektu. Bardzo proszę, pan poseł Borowczak.

Poseł Jerzy Borowczak (PO-KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Moje pytanie dotyczy energetyki wiatrowej, chociażby z tego względu, że jestem członkiem Parlamentarnego Zespołu do spraw Morskiej Energetyki Wiatrowej. Chciałbym zapytać o spółkę ST3 w Szczecinie. Byliśmy tam z Komisją Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Oglądaliśmy ten zakład. Był on wtedy na etapie restrukturyzacji. Zarząd – nie wiem, czy jest ten sam – zapewniał, że wszystko idzie w dobrym kierunku i że firma będzie miała kolejne zlecenia. Wtedy, kiedy byliśmy, zlecenia akurat się kończyły. Chciałabym zapytać o firmę ST3 z niemieckim wspólnikiem. Wiem, że wcześniej 80% mieli Niemcy, a my 20%. Teraz jest odwrotnie, my mamy 80%, a Niemcy 20%. Czy możemy liczyć na tę firmę? Czy pozbierała się? Czy jesteśmy gotowi budować wieże? Było tam wszystko, co jest do tego potrzebne. Chciałbym wiedzieć, czy realnym jest, żebyśmy w spółce ST3 mogli budować wieże dla morskich farm wiatrowych. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO-KO):

Uzupełniając drugą część pytania, zwracam na to uwagę dlatego, że są z nami przedstawiciele strony społecznej, którzy również zwracali się do pana ministra z takimi pytaniami i nie otrzymali odpowiedzi. My jako parlamentarzyści również nie otrzymaliśmy odpowiedzi. Nie znamy planów dotyczących funkcjonowania stoczni w ramach jednego zakładu w dwóch miastach bądź rozłączenia. Rozumiem, że pan prezes nie czuje się kompetentny, żeby odpowiedzieć na to pytanie, ale mamy właściciela. Stocznia należy teraz do Funduszu Rozwoju Spółek. Pan prezes jest na sali. Jest także pan minister, do którego należy Fundusz Rozwoju Spółek. Poproszę pana ministra o odpowiedź na to pytanie, proszę, żeby pan minister zwrócił na to uwagę. Proszę, żeby pan minister odpowiedział na pytanie, jakie są plany w tym zakresie, żeby nie tylko odpowiedział nam parlamentarzystom, ale przede wszystkim stronie społecznej, przede wszystkim przedstawicielom załogi, którzy tutaj są i pewnie chcieliby coś usłyszeć na ten temat. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Kto z państwa odpowie na temat ST3? Bardzo proszę.

Członek zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych Ryszard Haczek:

Witam serdecznie Szanowną Komisję, szanownych uczestników spotkania. Ryszard Haczek, MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych. Członek zarządu reprezentujący fundusz MARS.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o ST3 Offshore, jest to bardzo duża firma zajmująca się produkcją komponentów niezbędnych do wiatraków morskich, które na razie są budowane poza granicami naszego morza terytorialnego, na Morzu Północnym. Spółka faktycznie jest w procesie restrukturyzacji. Proces ten został zapoczątkowany w listopadzie 2017 roku. Była wtedy bardzo trudna sytuacja grożąca upadłością spółki. W wyniku negocjacji z kontrahentem niemieckim, z udziałowcem niemieckim strona polska, konkretnie fundusz MARS zwiększył swoje zaangażowanie w spółce do 80%, a strona niemiecka ST3 Holding GmbH zredukowała swoje do 20%. Od tego momentu biegnie proces restrukturyzacji, który niestety, wydłużył się. W chwili obecnej powoli zbliżamy się do końca.

Mogę poinformować obecnych, że na dzień 20 maja, a więc w najbliższy poniedziałek jest zwołane pierwsze konstytutywne posiedzenie rady wierzycieli, a na dzień 12 czerwca jest zwołane posiedzenie wierzycieli, które będzie zajmowało się propozycją

układu restrukturyzacyjnego. Jeżeli zostanie on przyjęty, proces restrukturyzacji będzie dobiegał końca. Mamy głębokie przekonanie, że wierzyciele przyjmą zaproponowany układ. Pozwoli to spółce na zakończenie procesu restrukturyzacji. Proces restrukturyzacji, niestety, jest czynnikiem przeszkadzającym w kontraktowaniu, eksporcie, ponieważ od razu stawia spółkę w trudnej sytuacji wskazującej, że ma problemy finansowe. Wyjście z procesu restrukturyzacji powinno zaowocować nowymi kontraktami, które są oczekiwane. Aktualnie spółka realizuje kilka kontraktów. Ma nadzieję na podjęcie następnych bezpośrednio po dniu 12 czerwca, gdyż jednym z warunków tego było wyjście z procesu restrukturyzacji. Dziękuję serdecznie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan minister. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Chciałbym odpowiedzieć panu posłowi Marchewce oraz serdecznie przywitać załogę Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia ze Świnoujścia i Szczecina, z obydwu zakładów. Na chwilę obecną nie mamy żadnych planów zmiany akcjonariatu. Jesteśmy piąty miesiąc właścicielem stoczni. Cały czas jesteśmy w kontakcie z załogą. Osobiście często się z nią spotykam zarówno w Warszawie, jak też w Świnoujściu i Szczecinie. Jeżeli będą jakiekolwiek plany, załoga dowie się o tym jako pierwsza. Na chwilę obecną nie mamy żadnych planów odnośnie do zmian w strukturze własnościowej czy jakichś kroków dotyczących łączenia, dzielenia. To tyle.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeżeli ktoś z zaproszonych gości albo z załogi chciałby zabrać głos, bardzo proszę. Tak, widzę. Bardzo proszę, pan Zahorski.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej Rafał Zahorski:

Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, panowie posłowie, szanowni goście, dostałem dokument z dnia 1 kwietnia 2019 roku adresowany do pani poseł przewodniczącej, podpisany przez pana ministra Gróbarczyka. Przeanalizowałem ów dokument. Chciałbym powiedzieć, że jest tu bardzo dużo nieścisłości.

Pierwsza sprawa, szanowni państwo, która bardzo mnie kole w oczy, to fakt, że mówimy o super sytuacji w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. W dniu 27 kwietnia tego roku – zdjęcia są dostępne w Internecie – płynąłem jednostką i widziałem, że wszystkie doki stoczni były puste, za wyjątkiem jednego. Mamy szczyt sezonu, kwiecień to szczyt sezonu stoczniowego, kiedy wszystkie doki we wszystkich stoczniach remontowych są pełne. Widzę wyniki z zeszłego roku, które moim zdaniem są obarczone błędem pod tytułem „słynna dotacja MON-owska".

Kolejna sprawa. Z tego, co wiem, w tym roku również jest kilka milionów złotych straty. Sytuacja w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia dalej się nie zmieniła. Od trzech lat czekamy na skuteczny, a nie udawany program restrukturyzacji. Chodzi o to, żeby ratować stocznię, po pierwsze, żeby zrobić właściwą diagnozę, a po drugie, żeby podjąć niezbędne kroki, żeby rzeczywiście ratować stocznię. Całemu regionowi na tym zależy. W tej chwili jest to nasz główny problem.

Druga sprawa, które mnie osobiście także dotyczy, proszę państwa, to sprawa pustych doków Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w kontekście tego, że szczecińskie przedsiębiorstwa prywatne w tej chwili jeżdżą do innych miast i tam remontują swoje statki, podczas kiedy doki stoją puste. Pan prezes Trzeciakowski wyraźnie powiedział, że Gryfia nie ma pieniędzy na to, żeby wyremontować doki z własnych środków. W związku z tym wynajem stoczniom prywatnym na zasadach komercyjnych byłby jak najbardziej wskazany, uratowałby finansowo samą stocznię.

Kolejna sprawa dotycząca budowy promu. Proszę państwa, nie wiem, ile czasu będziemy jeszcze wałkować epopeję z promem. Powiem tylko jedną rzecz. Według moich informacji wciąż nie ma podpisanej umowy na nadzór Polskiego Rejestru Statków. A zatem nie wiem, jak robimy dokumentację.

Druga sprawa to projekt wykonawczy. Projekt wykonawczy robi się na podstawie istniejącej infrastruktury stoczniowej, której w całym Szczecinie nie ma. Mówienie o tym, że jest infrastruktura stoczniowa w momencie, kiedy nie mamy linii do produkcji sekcji płaskich… Nie ma podstawowego narzędzia do produkowania promów. Ponadto wszystkie stocznie prywatne jeżdżą do nieodległego Stralsundu, żeby giąć blachy, ponieważ w Szczecinie nie można ich nigdzie wygiąć w technologii 3D. Powoduje to, że nie jesteśmy gotowi do budowy promu. Przypomnę państwu, że w dniu 1 stycznia 2018 roku pan premier Morawiecki w Szczecinie zapowiadał dofinansowanie w kwocie 100 000 tys. zł dla Stoczni Szczecińskiej.

Kolejna równie ważna sprawa. Proszę państwa, przypomnę państwu, że Stocznia Szczecińska, która miała wybudować prom, dalej w KRS-ie ma wpisane: „wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub wydzierżawionymi". Jest to PKD 6820 Z. Wciąż nie ma PKD 3011 Z i PKD 3012 Z. Są to PKD czystej działalności stoczniowej.

Kolejna sprawa. Proszę państwa, w zestawieniu ujęte są certyfikaty. Są tutaj podane informacje nieprawdziwe, albowiem Stocznia Szczecińska nie ma certyfikatów na budowanie jednostek. Ma tylko certyfikaty na zarządzanie projektami budowy i remontów. Są to dwie oddzielne rzeczy. Chciałbym państwu powiedzieć, że absolutnie nie ma żadnych certyfikatów dotyczących budowy. Certyfikaty dałem panu posłowi Aziewiczowi, który może je państwu pokazać. Mogę je państwu powysyłać. W tej chwili mam je w ręku. Jest to fakt. Można to sprawdzić po numerach certyfikatów. W Internecie jest to widoczne na stronie firmy RINA. Stara Stocznia Szczecińska miała certyfikaty na budowę jednostek.

Jeszcze jedna rzecz. Proszę państwa, w Stoczni Szczecińskiej – to także można zobaczyć na zdjęciach – stoją puste pochylnie. Wszystkie firmy w Szczecinie i w Policach budują statki w krzakach, nie są w stanie wejść na teren Stoczni Szczecińskiej, dlatego że nie można budować. Kadłuby i statki są budowane poza terenem Stoczni Szczecińskiej. Naturalną sprawą byłoby udostępnienie pustych pochylni prywatnym przedsiębiorcom, żeby kontynuować działalność stoczniową.

Kolejna sprawa dotyczy ST3 Offshore. Słuchałem wystąpienia pana Wojciecha Czecha na tej sali w dniu 4 grudnia. Sprawdziłem informacje, osobiście skontaktowałem się ze wszystkimi przedsiębiorstwami, które były wymienione przez pana Czecha. Było to skrajnie nieprofesjonalne, albowiem w trakcie prowadzenia negocjacji nie mówi się o podmiotach, które biorą udział w negocjacjach. Wszystkie firmy zagraniczne, które pan Czech wymienił, powiedziały mi, że absolutnie nie jest prawdą, że będą zlecały jakiekolwiek kontrakty firmie ST3 Offshore, ponieważ wiadomo, jaka jest sytuacja. I ostatnia rzecz odnośnie do postępowania układowego, jeżeli chodzi o ST3 Offshore. Chciałbym państwu powiedzieć jedną rzecz. Jednym z warunków tego, żeby postępowanie zakończyło się sukcesem, jest to, żeby na bieżąco były realizowane płatności. Z tego, co wiem, są zaległości w ZUS-ie, są zaległości w bieżących płatnościach. W związku z tym podstawowy warunek przeprowadzenia skutecznej restrukturyzacji nie może być spełniony.

Lista problemów jest bardzo długa. Bardzo bym chciał, żeby nie mamić opinii publicznej faktami, że w stoczni remontowej będziemy budowali statki, dlatego że statki buduje się w stoczniach, które budują statki, a nie w stoczniach remontowych. Stocznie remontowe, panie Trzeciakowski, są po to, żeby remontować jednostki. Chciałbym, żebyśmy trzymali się faktów, żebyśmy zeszli na ziemię i faktycznie, proszę państwa, w końcu zaczęli ratować przemysł stoczniowy w Szczecinie. Będzie to trwało jeszcze chwilę, proszę państwa, i będziemy zbierali faktyczne ruiny, doprowadzimy ów przemysł do ruiny. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan prezes. Jeszcze pan poseł. Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Panu ekspertowi Zahorskiemu, który jest doradcą marszałka województwa zachodniopomorskiego z Platformy Obywatelskiej, która doprowadziła do zniszczenia przemysłu stoczniowego, w tym właśnie do pocięcia ciągów technologicznych, także na K1, o czym pan mówił, chciałbym powiedzieć, że Stocznia Szczecińska przygotowuje się do odtwo-

rzenia majątku, tak jak po rządach pana obecnego pracodawcy i jego ugrupowania musiała odtworzyć między innymi sprężarkownię, na terenie której dzisiaj stoi dyskont spożywczy, a także inne składniki infra- i suprastruktury stoczniowej, o których przed chwilą mówił pan minister Witkowski. Trafiliście jak kulą w płot.

Jeżeli chodzi o certyfikaty, nie wiem, kiedy pan był w gabinecie prezesa Stoczni Szczecińskiej, ale jest tam cała ściana wyłożona certyfikatami. Jeżeli chcecie publicznie podważać zaufanie rynku do podmiotu, jakim jest Stocznia Szczecińska, tak samo jak walczyliście z przywróceniem marki handlowej, która istnieje od 1948 roku, to gratuluję. W takim razie rzeczywiście proszę pójść do Stralsundu, Wolgastu i Rostocku. Tam przyjmą was z otwartymi rękoma. Verstehen Sie?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę. Zgłaszał się pan Karol Guzikiewicz.

Wiceprzewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Stoczni Gdańsk S.A. Karol Guzikiewicz:

Witam państwa. Reprezentuję NSZZ „Solidarność". Reprezentuję również sejmik województwa pomorskiego, jestem radnym sejmiku. Na wstępie chciałbym poinformować, że na wniosek Prawa i Sprawiedliwości poparty przez Platformę Obywatelską w sejmiku powołaliśmy podobną Komisję Gospodarki Morskiej jak tutaj. Mam nadzieję, że będziemy współpracować, ponieważ nie wyobrażam sobie, żeby problemy stoczniowe, problemy przemysłu morskiego w szerokim znaczeniu tego słowa nie były rozpatrywane.

Na wstępie chciałbym podziękować. Jedyną osobą w Platformie Obywatelskiej, która zajmowała się przemysłem stoczniowym w miarę swoich możliwości, był pan Jerzy Borowczak. Pozostałe osoby z Platformy Obywatelskiej, niestety, niszczyły przemysł stoczniowy, w tym pan przewodniczący Aziewicz.

Było pytanie o Ukraińców. Przypomnę, że gdyby nie Ukraińcy, którzy byli złymi gospodarzami i trzeba było od nich odkupić stocznię, ale gdyby nie Ukraińcy – przeszkadzał pan w procesie przejęcia – skończylibyśmy tak jak Szczecin i Gdynia, nie byłoby Stoczni Gdańsk. Ukraińcy nie potrafili zarządzać, a wojna w Donbasie spowodowała, że nie mieli pomysłu na przemysł stoczniowy. Dzisiaj jest to temat zamknięty. Dzisiaj Stocznia Gdańsk formalnie istnieje w KRS-ie, ale stoczniowcy ze Stoczni Gdańsk, która jest małą firmą, po raz kolejny zgodzili się na trudną restrukturyzację. Nie wiem, czy ktoś z państwa zauważył, że w Stoczni Gdańsk nie ma już pracowników. Stocznia Gdańsk to tylko KRS. Powstała nowa firma. Powstała nowa firma na zasadzie 20 czy 43. Pracownicy przeszli do firmy Baltic Operator. Jeden oddział to oddział Baltic Operator Stocznia Gdańsk. Jest też drugi oddział.

Rozpoczyna się nowy proces. Co prawda nie jesteśmy do końca zadowoleni, dlatego że zmarnowaliśmy dwa lata, ale dzisiaj mamy nowy zarząd. Mam nadzieję, że w końcu jest to zarząd menedżerów, a nie ludzi, którzy bawili się zakładem pracy. Mam nadzieję, że nastąpią inwestycje w nowe technologie. Jak powiedział tutaj jeden z panów, przemysł stoczniowy tylko wtedy będzie miał prawo istnienia, kiedy będą nowe technologie, nowe linie technologiczne sekcji płaskich i innych, nowe maszyny. Nasze maszyny to często lata 70., 80., a dzisiaj mamy XXI wiek. Ukraińcy kupili roboty przemysłowe, ale nie potrafili ich wykorzystać, dlatego że nie potrafili programować.

Czego dzisiaj potrzebujemy? Co jest problemem? Ani ja, ani nikt z państwa nie naprawimy przemysłu stoczniowego, jeżeli nie będziemy mieć pracowników. Problem w Szczecinie, problem w Trójmieście to problem braku pracowników. Przypomnijmy, że przemysł ciężki to pierwsza kategoria. Jeżeli pierwsza kategoria, to odejście na emeryturę o pięć lat wcześniej. Dzisiaj są to pomostówki. Przez te wszystkie lata, lata degradacji nie wykwalifikowaliśmy nowych inżynierów, nowych robotników, a dzisiaj często mamy nowe wyzwania.

Apeluję do posłów zwłaszcza z Trójmiasta i Pomorza Zachodniego. Stoi przed nami nowa perspektywa europejska. Pomóżcie w województwach pomorskim i zachodniopomorskim. Potrzebujemy szkolić nowych pracowników. Stocznie nie mają możliwości szkolenia. Oczywiście prowadzą szkolenia, ale nie mają środków, żeby bezpośrednio szkolić nowych pracowników. Na to są potrzebne ogromne środki. Dzisiaj często spawacz

to operator komputera CNC. Koszt spawacza wynosi nawet 20 tys. zł. Są to ogromne środki. Jurkowi Borowczakowi, który zna przemysł, kowal kojarzy się z palnikiem czy bijącym młotem, a dzisiaj kowal na Zachodzie to elektromagnesy i wiele, wiele innych.

Dlatego apeluję do was, żebyście przekonali swoich kolegów z sejmiku przy planowaniu, że trzeba uruchomić istniejące już szkoły zawodowe, nie otwierać nowe, dlatego że problem stanowi szkolnictwo, szkolnictwo zawodowe, szkolnictwo techniczne, jak również szkolnictwo wyższe. Politechnika Gdańska, która zamknęła Wydział Okrętownictwa, poszerzyła to. Dzisiaj trzeba odbudować szkolnictwo zawodowe. Bez tego nie odbudujemy stoczni. W najbliższej perspektywie możemy wykorzystać środki unijne. Apeluję do was o to. Wiem, że zwłaszcza w poniedziałki bierzecie udział w różnych posiedzeniach sejmikowych. Apeluję, żebyście promowali to, żeby część środków przeznaczyć na szkolenie pracowników pracujących, a nie bezrobotnych. W Trójmieście praktycznie nie mamy bezrobotnych. Jest brak rąk do pracy. Dzisiaj jest konieczność szkolenia pracowników już pracujących tak, żeby nie było to pomocą publiczną, a jest to problem, ponieważ nie ma środków unijnych odpowiednio przekierowanych. O to do was apeluję, żeby przekierować jeszcze stare środki w starej perspektywie, a zwłaszcza środki w nowej perspektywie na szkolenie pracowników do nowych technologii. Dzisiaj jeżeli nie będzie nowych technologii, nie zbudujemy żadnego statku. Będziemy tylko remontować statki. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo się cieszę z powstania Komisji. Będziemy współpracować. Mam nadzieję, że postulaty, o których mówił pan Karol, zostaną zrealizowane. Teraz bardzo proszę pana Artura Trzeciakowskiego, prezesa zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Zgłaszał się pan. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Artur Trzeciakowski:

Zgłaszałem się, pani przewodnicząca, ponieważ zostałem wywołany z nazwiska. Po pierwsze, bardzo mi miło poznać pana pełnomocnika. Spotykamy się pierwszy raz, a ileś razy już o mnie pisał. Na początku chciałbym wyjaśnić, że ani Akademia Górniczo-Hutnicza, ani Szkoła Główna Handlowa nie mają siedziby w Katowicach. Chylę czoło przed tymi dwiema uczelniami, ale nie jestem absolwentem ani AGH, ani SGH, tylko Akademii Ekonomicznej w Katowicach. Po drugie, byłem prezesem Stoczni Szczecińskiej, kiedy stocznia ta pełną parą budowała statki. Pamiętam jeszcze jak wygląda stocznia, która buduje statki. Z przerażeniem patrzę na to, co jest po tzw. drugiej stronie wody, czyli na to, co zniknęło ze Stoczni Szczecińskiej w ciągu ostatnich kilkunastu lat.

W różnych gremiach kilkakrotnie padały sformułowania na temat pustych doków oraz zdjęć wykonanych z wody dwudziestego szóstego. To rzeczywiście wygląda przerażająco. Szczerze mówiąc, gdyby Gryfia wyglądała tak jak na tych zdjęciach, to dawno by jej nie było.

Chciałbym zwrócić uwagę na dwie rzeczy. Myślę, że przedstawiciele pozostałych stoczni remontowych, którzy mają doki pływające, poprą mnie. Po pierwsze, dokowanie statków jest możliwe wtedy, kiedy urząd morski wyraża na to zgodę ze względu na warunki atmosferyczne. W dniach 25–26 kwietnia była decyzja urzędu morskiego o zakazie dokowania ze względu na silny wiatr. To po pierwsze. Po drugie, można powiedzieć, że statki stały wcześniej. Tak, ale tutaj zwracam uwagę na datę 26 kwietnia. Był to piątek przed obowiązującą w Polsce najdłuższą majówką współczesnej Europy. Zwracam się do strony społecznej, jak bardzo chętnie pracownicy przychodzą do pracy w przedłużoną majówkę. Oczywiście staramy się, żeby stan załogi w tego typu dni zapewniał obsługę doków, ale nie da się ukryć, że nie jest to łatwe zadanie. Jako Polacy przyzwyczailiśmy się do świętowania w długi weekend. Gryfia nie jest wyjątkiem.

Natomiast najważniejsza informacja jest taka. O potwierdzenie lub zaprzeczenie mogę poprosić pana przewodniczącego Wiśniewskiego z zakładów w Szczecinie. Nie znam takiej sytuacji, żeby w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia były puste doki. Przeciętnie w stoczni na terenie Szczecina jest od sześciu w porywach do dziewięciu jednostek. Na przykład na dzień dzisiejszy wszystkie trzy doki są zajęte, a do doku nr 5, niestety, jest kolejka. Mogę jedynie bardzo, ale to bardzo żałować, że jest to jedyny taki dok, którym dysponuje Gryfia.

Jeżeli chodzi o prom ro-pax i niemożliwość jego wybudowania z wykorzystaniem infrastruktury stoczniowej, informuję, że jest to nieprawda. Wbrew temu, co twierdzą niektórzy, promy były w Polsce budowane. Gdyby ktoś zadał sobie trud, żeby to sprawdzić, okazałoby się nawet że Stocznia Szczecińska budowała promy dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Przypomnę ich nazwy, były to Pomerania i Silesia. Była jeszcze budowana Mazovia, ale Mazovia została sprzedana dla armatora tureckiego. Później Stocznia Szczecińska wyprodukowała dwa kolejne promy dla armatora tureckiego. To nie jest tak, że w Polsce nie budowaliśmy promów. Nie budowaliśmy ich od dawna, ale nieprawdą jest, że ich nie budowaliśmy. Nieprawdą jest, że nie budowaliśmy ich dla polskich armatorów, dlatego że to robiliśmy.

Jeżeli chodzi o wykonywanie dokumentacji roboczej, rzeczywiście jest ona robiona pod określony potencjał. To, że ze strony Stoczni Szczecińskiej zniknęła linia technologiczna do produkcji sekcji płaskich, to prawda. Istnieją natomiast alternatywy dla tego rozwiązania. Brak owej linii nie oznacza niemożności wybudowania promu w Polsce.

Był podnoszony kolejny argument, że prom nie powstanie, ponieważ nie ma podpisanej umowy z Polskim Rejestrem Statków. Umowa z Polskim Rejestrem Statków jest dawno wynegocjowana i czeka na podpis. Nie jest podpisana z różnych przyczyn. Nie będę wchodził w negocjacje handlowe w tej chwili, zwracam natomiast uwagę na jedną rzecz, o której państwo możecie nie wiedzieć. Umowa z armatorem i z konsorcjum projektowym dotycząca zaprojektowania owej jednostki zakłada wytwarzanie dokumentacji według standardów Polskiego Rejestrem Statków. W związku z powyższym dokumentacja już w momencie powstawania jest oparta na standardach Polskiego Rejestru Statków. Oczywiście będzie ona wymagała zatwierdzenia, zgadzam się z tym w 100%, ale nie jest tak, że ktoś weźmie kawałek kartki, potem Polski Rejestr Statków naniesie na to wszystkie swoje poprawki i będziemy tworzyć dokumentację od początku.

I ostatnia rzecz. Kilkakrotnie słyszałem, że ogromnym błędem jest brak udostępniania doków przez polskie stocznie firmom prywatnym, że firmy prywatne odholowują statki do Gdańska. Być może tak jest, ale wiem, gdzie na pewno ich nie odholowują. Na pewno nie odholowują ich do Gdańskiej Stoczni Remontowej. W Gdańskiej Stoczni Remontowej jest kategoryczny zakaz udostępniania doków firmom zewnętrznym. Koszt utrzymania doku stanowi większość kosztów funkcjonowania stoczni remontowej. Udostępnienie doku w momencie, kiedy ktoś nie ponosi kosztów, tylko weźmie sobie cenę 10 tys. euro za dzień, 20 tys. euro za dzień, 50 tys. euro za dzień… Kto poniesie koszty doku? W związku z powyższym, jeżeli ktoś kto na pewno jest dla mnie autorytetem, czyli pan prezes Soyka, zabrania udostępniania doków tego typu firmom, co więcej, do maksimum ogranicza tzw. serwisy armatorskie, to nie wiem, dlaczego Gryfia nie miałaby się uczyć się od najlepszych, tylko wchodzić w pomysły, które nigdzie się nie sprawdzają. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Jest to nierzetelność różnych analiz i informacji. Dotyczy to nie tylko pana. Dotyczy to wielu kwestii związanych nie tylko z naszą Komisją, dotyczy także osób, które w niej pracują. Apeluję zatem o mniej insynuacji i więcej rzetelności, dlatego że to na pewno nie sprzyja ani pracy, ani atmosferze. Jest to tylko rozchwianie emocjonalne. Jest to niepotrzebne. Pracujmy rzetelnie. Mam apel, żeby niektóre osoby przestały insynuować, imputować coś komuś, a wręcz publikować nieprawdziwe dane związane z przemysłem stoczniowym i zajmującymi się nim osobami.

Bardzo proszę, pan poseł Zaremba.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Tytułem uzupełnienia tego, co mówił pan prezes Trzeciakowski, ponieważ przypomniał mi o pewnym wątku. Otóż Morska Stocznia Remontowa Gryfia za rządów Platformy Obywatelskiej, jej ówczesne zarządy nie miały żadnego pomysłu na jej funkcjonowanie, co można sprawdzić w stenogramach z 2014 roku, w stenogramach wystąpień ówczesnej pani prezes na forum Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego. Stocznia była wypożyczalnią doków firmom teczkowym, firemkom, które nigdy nie powinny nazywać się stoczniami. Niektóre z nich personalnie były powiązane z politykami i posłami Platformy Obywatelskiej. Cała gra polegała na tym, żeby tak zdołować Stocznię Gryfia, żeby

wszedł syndyk i wyprzedał majątek, doki, pływające dźwigi, etc. etc., całą infra- i suprastrukturę stoczniową, którą kto by kupił? No właśnie te firemki. Jest to pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Jest coś takiego – jeżeli pan nie wie, panie ekspercie – jak termin shipbuilder, który występuje w kontraktach. Shipbuilderem może być fabryka Hyundai, shipbuilderem może być podmiot X, Y, Z, który jutro możemy zarejestrować w sądzie. Czym innym jest wykonawca, u którego wynajmuje on tę usługę. Jeżeli pan nie wie, odsyłam na korepetycje do pana dyrektora Brzezickiego. Wytłumaczy on panu drukowanymi literami, o co chodzi.

I ostatnia najważniejsze rzecz. Kiedy w 2015 roku Prawo i Sprawiedliwość objęło rządy, jednym z pierwszych poleceń, jakie dostało ówczesne kierownictwo Stoczni Gryfia, był zakaz wypożyczania doków.

Odsyłam do jeszcze jednej informacji. Myślę, że obecny z nami pan dyrektor Brzezicki służy tą informacją. Chodzi o remontowanie statków Polskiej Żeglugi Morskiej, które odbywało się w Stoczni Gryfia, remontowanie nowych, dwuletnich statków. A więc bardzo proszę się nie wypowiadać, jeżeli do końca pan nie wie, o czym pan mówi.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o zabranie głosu i przedstawienie się.

Wiceprzewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Łukasz Stankiewicz:

Łukasz Stankiewicz. Międzyzakładowy Związek Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" w Świnoujściu.

Mam pytanie, to znaczy mam kilka pytań – od razu przepraszam za moją składnię, ale troszkę się stresuję – do pana wiceministra Witkowskiego. Powiedział pan, że spotykał się pan z nami w stoczni. Strona związkowa ze Świnoujścia nie przypomina sobie takich spotkań. Nasze ostatnie spotkanie z panem było w dniu 27 września 2018 roku, w dniu 15 lutego 2019 roku było spotkanie z panem ministrem Gróbarczykiem. W dniu 17 kwietnia odbyło się spotkanie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego, na które była zaproszona także strona ministerialna, ale nikt nie przybył.

Kolejne pytanie mam do pana posła Zaremby. Na 106. posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pan minister Gróbarczyk deklarował, że żadne zmiany nie będą przeprowadzane bez konsultacji ze stroną społeczną. W dniu 30 marca 2019 roku w Miejskim Domu Kultury w Świnoujściu na spotkaniu zorganizowanym przez zarząd powiatowy Prawa i Sprawiedliwości pan poseł Krzysztof Zaremba użył następujących sformułowań: „Stocznie przeszły pod ministra. Jest program naprawczy dla Gryfii. Program z PŻM-em będzie realizowany. Jest to jedyne najlepsze rozwiązanie" – proszę o odniesienie się do tego, ponieważ załoga też o to pyta – „Większość załogi w Stoczni Gryfia jest za układem z PŻM-em". Chciałbym zapytać pana posła Zarembę, skąd pan ma takie informacje. Czy przeprowadzał pan jakiekolwiek badania, konsultacje z załogą? My o takich konsultacjach nie wiemy. Jak się pan odniesie do słów, że jest program naprawczy? Do tej pory nie było to konsultowane ze stroną społeczną. Bardzo proszę o odpowiedź na te pytania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Otóż podtrzymuję to, co powiedziałam. To po pierwsze. Po drugie, pytał pan o większość. Powiem panu brutalnie, że większość to Solidarność`80. To jest większość załogi, jakbyście państwo nie wiedzieli. Jeżeli państwo ze Świnoujścia jesteście tutaj tak aktywni, to warto by było powiedzieć, że wasza koleżanka, która z wami siedzi, która jest na dzisiejszym posiedzeniu, chyba niechcący wygadała się, cóż za inwestora macie przygotowanego dla części świnoujskiej. Chętnie byśmy się poznali, tylko że od razu państwu wyjaśniam, iż prywatyzacje à la lata 90. skończyły się. Takich nie będzie.

Natomiast to wszystko, co powiedziałem – są tutaj odpowiedni ministrowie, którzy będą się wypowiadać na ten temat – podtrzymuję. Wiem, co mówiłem. Program napraw-

czy dla Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia składający się z części szczecińskiej i świnoujskiej jest wdrażany. Jest wdrażany.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan minister.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Mogę tylko dodać i zapewnić, że były spotkania, na których gospodarzem była zarówno moja skromna osoba, jak i pan minister Marek Gróbarczyk. Nigdy nie unikaliśmy spotkań, nigdy nie było sytuacji, że nie odpowiedzielibyśmy pozytywnie na zaproszenie na spotkanie. Nie wiem dokładnie, z którym związkiem było to spotkanie, ale była reprezentacja większości załogi, pan również był. Deklaruję gotowość do spotkań, jeżeli chodzi o plan naprawczy.

Wiceprzewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Łukasz Stankiewicz:

Przepraszam, pani przewodnicząca, mam jeszcze jedno pytanie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam. Udzielę panu głosu, ale za chwilę, żeby nie było bałaganu w polemice. Teraz wypowie się osoba za panem, która się przedstawi. Potem wrócimy do pana.

Przewodniczący Wolnych Związków Zawodowych Pracowników Gospodarki Morskiej w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Włodzimierz Wiśniewski, przewodniczący Wolnych Związków Zawodowych Pracowników Gospodarki Morskiej w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Zostałem wywołany przez pana prezesa, za co bardzo dziękuję. Po pierwsze, chciałbym powiedzieć, że promy w Stoczni im. Warskiego były budowane. Najsłynniejszy prom to prom na olimpiadę w 1980 roku, na którym pan prezydent Reagan i ówczesny I sekretarz Związku Radzieckiego podpisywali strategiczną umowę. Jest to jedna sprawa.

Druga sprawa na spokojnie. Na Facebooku jest kapitalny film o czterdziestoleciu Stoczni Szczecińskiej, gdzie jest pokazane, udokumentowane, że w stoczni wybudowano kilka promów.

Następna sprawa. Jeżeli chodzi o puste doki, to jest to problem, o którym nie powinniśmy rozmawiać na forum, tylko wszyscy powinniśmy na to spojrzeć. Nie jest tak, że jak dok jest pusty, to oznacza, że stocznia nie ma pracy. Trzeba szerzej spojrzeć na stocznię, jaki jest potencjał tego wszystkiego. Nie sztuka sprowadzić statki, nie wyremontować tych statków i zamiast mieć planowany zysk, mieć stratę. Wygląda to w ten sposób.

Jeżeli chodzi o spotkania z panem ministrem Witkowskim i panem ministrem Gróbarczykiem, muszę powiedzieć obiektywnie, że jak na okres trzech lat były to spotkania dosyć częste. Nigdy nie usłyszeliśmy, że nie chcą się z nami spotkać. Jeżeli chodzi o spotkania w Szczecinie, z panem Witkowskim spotkałem się w ramach Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Szczecinie. Takie spotkania miało miejsce. Osobiście rozmawiałem.

Jeżeli my sobie, proszę państwa... Mam prośbę do pana posła Zaremby, żeby nie wprowadzał trochę nerwowej i konkurencyjnej atmosfery, dlatego że nam to nie służy. Zarówno jednej, jak i drugiej stronie wywodzącej się czy to z Trójmiasta, czy to ze Szczecina, chyba nam wszystkim jak tutaj jesteśmy obecni, zależy na tym, żeby polski przemysł okrętowy podniósł się z ruiny, w której jest. Tak jest nie tylko z winy jednej strony. Każdy ponosi jakąś winę. Każdy, kto siedzi na tej sali, kto jest uczestnikiem, każdy, kto pracował w przemyśle, ponosi jakąś winę za to, że stan jest taki, a nie inny. Panowie, apeluję, wreszcie się zbierzmy, skonsolidujmy i zacznijmy ze sobą rozmawiać, zamiast wyrzucać sobie co kto źle zrobił, ponieważ to do niczego nas nie doprowadzi. Dziękuję.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Pełna zgoda, Włodek. Pełna zgoda.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Wolnych Związków Zawodowych Pracowników Gospodarki Morskiej w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Jeszcze jedna sprawa. Mam apel do mojego rówieśnika z rocznika 60, pana komisarza Brzezickiego, żeby dotrzymał słowa, że będzie budował prom w Szczecinie. Obiecał nam to na spotkaniu. Jako przedstawiciel związków zawodowych bardzo się za tym opowiadam, dlatego że budowa promu daje miejsca pracy na wiele lat, daje godną płacę. Trzymam kciuki, że wreszcie dotrzymacie słowa i sprawa ruszy. Dziękuję ślicznie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Drodzy państwo, jeżeli chodzi o rozmowę o rocznikach, to nie. Proszę nie rozmawiać o rocznikach. Dziękuję natomiast, że państwo wyjaśnili, jeżeli chodzi o wypożyczanie doków, ponieważ nawet jak się jest doradcą, trzeba rozumieć, o czym się pisze. Dziękuję, że to również zostało dzisiaj wyjaśnione.

Szczerze mówiąc, byłam zaskoczona, że reprezentanci związku zawodowego – co prawda jestem z Trójmiasta, więc nie wiem, który to był związek – bardzo parli do tego, żeby sprzedać stocznię. Moje oczy otworzyły się bardzo szeroko, ponieważ oznaczałoby to, że państwo wiecie, komu chcecie sprzedać stocznię. Szczerze mówiąc, byłam ciężko zdziwiona.

Mimo wszystko zazdroszczę wam liczby spotkań w województwie zachodniopomorskim. Jestem z Trójmiasta i to ja często mogę mieć pretensje o liczbę wizyt pana ministra i pana wiceministra. Zapraszamy. Na koniec, nie słyszałam, żeby pan poseł Zaremba różnicował Trójmiasto i Szczecin. O Trójmieście nie mówił nawet słowem.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Na pewno niczego nie insynuował.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan się zgłaszał.

Wiceprzewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Łukasz Stankiewicz:

Jeszcze raz zwracam się do pana ministra. Faktycznie kolega zaprzecza, mówi, że był pan w Szczecinie, że spotykał się pan z załogą. Niestety, w Świnoujściu takich spotkań nie było. Rozumiem, że zarząd i prezes są w Szczecinie, ale są cztery związki zawodowe. Dwa są w Szczecinie, dwa są w Świnoujściu. Jeszcze raz chciałbym poprosić pana posła Zarembę, żeby odniósł się do wszystkich pytań, które zadałem, gdyż uniknął jednego. Chciałbym także zapytać, ilu członków liczy osiemdziesiątka, ile to jest w stosunku do pozostałych trzech związków, czy faktycznie jest to większość.

Generalnie chciałbym zapytać o pisma, które są wysyłane do ministerstwa. Mówimy tutaj o współpracy, o konsultacjach, itd. Do ministerstwa wysyłamy bardzo dużo pism, które pozostają bez odpowiedzi. Między innymi chodzi o nasze słynne dziesięć pytań, które poruszaliśmy w ramach ostatniego dialogu społecznego. Do tej pory nie dostaliśmy na to odpowiedzi. Bardzo bym chciał, żeby temat ten został poruszony. Pana posła Zarembę proszę o odpowiedź na moje wcześniejsze pytania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Co miałem powiedzieć, to powiedziałem. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy ktoś z państwa ma jeszcze jakieś pytania? Po to, żeby potem nikt mi nie zarzucił, że nie zdążył zabrać głosu, jeszcze raz pytam. Bardzo proszę, pan poseł Borowczak.

Poseł Jerzy Borowczak (PO-KO):

Widzę tutaj pana prezesa Brzezickiego. Jeżeli ktoś ma zrobić promy, to my w Gdańsku. Mamy wszystko. Potrzebne jest tylko zlecenie i zrobimy promy. Zrobiliśmy czterdzieści jednostek, co prawda małych, ale zrobiliśmy przez ostatnie siedem lat. Pan prezes był

w Stoczni Gdańsk i wie, że Stocznia Gdańsk jest w stanie zacząć budowę promów właściwie od wczoraj. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Będziemy się licytować. Gdynia także ma otwarte ramiona. Zapraszamy. Może pan wybierać, panie prezesie.

Dziękujemy za przybycie panu ministrowi Skurkiewiczowi, który jednak do nas dotarł. Dziękuję uprzejmie.

Czy jeszcze ktoś chciałby zadać pytanie? Tylko nie o rocznikach.

Przewodniczący Wolnych Związków Zawodowych Pracowników Gospodarki Morskiej w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Może wytłumaczę się z tego rocznika. Po prostu chciałem wprowadzić trochę luźniejszą atmosfery.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo dobrze.

Przewodniczący Wolnych Związków Zawodowych Pracowników Gospodarki Morskiej w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Ciągle jesteśmy tutaj spięci, ciągle sobie wyrzucamy pewne niepotrzebne rzeczy. Jeżeli coś nie tak, przepraszam.

Chciałbym powiedzieć jeszcze jedno zdanie. Chciałbym bardzo poprzeć apel mojego kolegi, przewodniczącego Guzikiewicza dotyczący edukacji oraz powstania szkół nie tylko w Trójmieście, ale także w Szczecinie. Proszę państwa, my nie zamkniemy przemysłu, przemysł sam się zamknie. Jeżeli nie odbudujemy klas, najważniejszych szkoleń, zawodów, które są potrzebne w przemyśle stoczniowym, to umrze on naturalnie, nie damy rady. Pan Guzikiewicz apelował o to w ramach Rady Dialogu Społecznego. Popierałem ów apel. Tutaj także apeluję, żebyście się państwa zastanowili i spróbowali odtworzyć szkolnictwo zawodowe zarówno w Trójmieście, jak i w Szczecinie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Nie trzeba tu apelować. Chciałabym, żebyście państwo przyjęli do wiadomości, że nie odbuduje się tego w kilka dni. Jest program, szkoły są, pan minister jeździ i otwiera je. Rzeczywiście jest to postulat, który Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej realizuje. Jak państwo wiecie, odbudowanie czegoś ze zgliszczy to nie jest taka szybka praca. Program szkół branżowych funkcjonuje. Proszę śledzić i kibicować. Tam gdzie można coś zrobić więcej, proszę oczywiście zgłaszać nam uwagi. Jesteśmy na nie otwarci. Zależy nam na współpracy ze środowiskiem.

Jeżeli nie ma więcej pytań, chciałabym państwu podziękować za przybycie i zaprosić na następne posiedzenie.

Jeszcze jedna informacja, która bardziej dotyczy członków Komisji. W dniu 31 maja mamy planowane wyjazdowe posiedzenie Komisji w Nakle nad Notecią. Komisja planuje rozpatrzenie informacji ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej na temat warunków hydrologicznych i nawigacyjnych na odcinkach międzynarodowej drogi wodnej E 70, rzeka Noteć – Kanał Bydgoski, jak też na temat rozwoju szkolnictwa branżowego w obszarze gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, ze szczególnym uwzględnieniem kształcenia w zawodzie technik żeglugi śródlądowej. Komisja zamierza także przeprowadzić wizytację w Zespole Szkół Żeglugi Śródlądowej im. komandora Romanowskiego w Nakle. Bardzo proszę o zgłaszanie do sekretariatu Komisji chęci udziału w tym posiedzeniu. Z Warszawy będzie możliwość skorzystania z transportu Kancelarii Sejmu. Proszę zatem o wcześniejsze deklaracje, kto z państwa będzie korzystał z transportu.

Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję za przybycie.